

## **Prix de l'ASPAN-SO 2007 : Ville compacte et qualité de l'espace urbain ou comment concilier densité et qualité**

---

### **Allocution de M.Yves Christen, Président de l'ASPAN-SO**

Le Prix de l'ASPAN-SO, décerné tous les deux ans, a pour but de faire connaître des réalisations en aménagement du territoire et en urbanisme en Suisse romande. Ce prix qui devrait lancer des débats d'idée, en particulier sur l'occupation antagoniste des espaces entre la ville et la campagne, n'a hélas jusqu'ici pas complètement rempli ses objectifs, à savoir, faire connaître et porter le débat dans le public. Sentir comment la communauté des citoyens (civitas) perçoit le territoire physique de la ville (urbs). Comme politicien, ayant participé au processus, je déplore que l'on ait pas réussi cette démarche participative pourtant voulue, ou pour le moins déclarée par tous les acteurs.

La ville de Neuchâtel nous offre la possibilité de nous associer à un débat sur la ville sous l'Agoramobile. C'est une chance à saisir et un exemple à suivre. Car on commence à s'apercevoir que l'intérêt de la population pour l'aménagement de sa ville s'éveille dès qu'on lui permet de s'exprimer. Les Neuchâtelois ont connu un débat d'une intensité extrême lors du choix du tracé de l'autoroute N5 dans la traversée de la ville. Je me plais à rappeler ici le combat mené par un groupe de citoyens, « le mouvement populaire des 5000 » dont l'action aboutit à l'abandon en votation populaire des tracés officiels centre et sud et au choix final, le tracé Métropolitain, en tunnels sous la ville, qui a permis d'éviter à la ville une catastrophe urbanistique. Plus près de nous, une action aussi banale que le choix de l'emplacement d'un musée d'art contemporain soulève des passions à Lausanne. Ce qui démontre que le citoyen n'est pas indifférent à la place faite à la culture locale dans la cité et accessoirement à son aspect purement commercial. Je pense que le débat sur les fonctions de la ville, sa densification qualitative et ses interactions avec la périphérie et la campagne doit être poursuivi sans désespérer.

Dans sa contribution à l'exposition du centre Pompidou *La Ville, art et architecture en Europe, 1994*, Françoise Choay, historienne des formes urbaines et architecturales, a analysé le déclin des villes. *L'Europe est aujourd'hui triomphalement urbaine. L'espace rural et les populations rurales s'amenuisent chaque jour tandis que se multiplient le nombre des mégalo-poles, conurbations, communautés urbaines, technopoles et technopôles. « Ville » est devenu un maître mot de la tribu politique, un mot à tout faire de la tribu médiatique, le mot alibi des clans d'urbanistes, d'aménageurs, d'architectes, d'administrateurs, de sociologues qui la scrutent, l'auscultent et prétendent lui donner forme. Mais « urbanisation » est-il synonyme de « production de la ville » ?*

Françoise Choay donne deux définitions au mot urbanisme pour deux démarches différentes. L'une de nature politique et idéologique prétend être une science normative, basée sur des choix de valeurs. Mais, *la modélisation urbaine est apparue comme un dispositif réducteur, l'instrument totalitaire d'une mise en condition.*

Urbanisme désigne aussi *une autre démarche, pragmatique et sans prétention scientifique. Celle-ci ne vise pas d'avantage à changer la société mais cherche modestement à régulariser et à organiser avec le plus d'efficacité la croissance et le mouvement des flux démographiques ainsi que la mutation de l'échelle des constructions et des équipements induits par la révolution industrielle.* La première est utopique, l'autre est pragmatique et je dirais même très helvétique. Vous constaterez que les deux projets, primé et mentionné par le jury, correspondent à cette dernière définition.

En choisissant le thème de la conciliation entre densification et qualité de l'espace urbain, l'ASPAN s'attaque sans en avoir l'air à un problème majeur de notre société, à savoir, rendre conscientes nos autorités et la population que la dégradation des banlieues et l'enlaidissement des villages ont des limites tant sur le plan social et économique que sur le plan de la gestion des énergies. En bref, cette tendance qui se poursuit hélas est contraire au développement durable. Il nous faut donc trouver des dispositifs qui permettent de préserver à la fois la ville et la campagne en évitant la dissémination des constructions. Tout projet de densification urbaine appelle une forte détermination politique, un minimum d'harmonie entre tous les services impliqués, une volonté farouche de concertation et de participation, ainsi que le goût du risque devant l'issue incertaine de la démarche. Deux projets se sont imposés d'emblée au jury en raison de leur extension et de leurs qualités intrinsèques. Ils présentent un intérêt évident pour la Suisse romande. Le jury a donc rencontré les édiles et les maîtres d'œuvre du «Quartier Gare / Crêt-Taconnet» à Neuchâtel, couronné par le Prix, et du projet de « Densification, redynamisation et amélioration de la qualité du centre urbain (...) » à Delémont, zone qui relie la vieille ville à la gare, auquel il a décerné une mention.

Par ailleurs, le jury s'est encore intéressé à trois autres projets dont les dimensions et les caractéristiques ne lui ont pas paru suffisamment relever de la densification et de la qualification urbaines. Ce sont les projets de l'immeuble Vuillermet à Lausanne du service immobilier de l'ECA, à proximité de la cathédrale, le projet de la Planche Inférieure, urbanisation du site de l'ancienne usine à gaz dans la vieille ville de Fribourg et le projet de requalification de l'espace urbain de la place des Tanneries, Mur-mure d'eau à Sion.

Les spécificités, les critères et l'appréciation du jury des projets primés et mentionnés figurent dans la plaquette qui vous a été distribuée. Je me bornerai donc à les caractériser en quelques mots. Tous deux reposent sur une volonté politique forte, sur des compétences professionnelles élevées, sur la communication, la participation et la négociation. Le projet

auquel est décerné le Prix, «Quartier Gare / Crêt-Taconnet», construit sur d'anciennes friches industrielles, réunit de nombreuses originalités : démarche d'intégration de la planification, politique foncière active, associée à un partenariat public privé, intégration proactive des critères de développement durable et enfin une grande qualité de l'architecture et des espaces publics. Il est un exemple à suivre par les acteurs politiques et immobiliers en Suisse romande. Le jury a retenu dans le projet de Delémont, une vision urbanistique simple : comment organiser l'espace entre deux pôles structurés, gare et ville ancienne pour éviter une dispersion des constructions sans avoir recours à une planification contraignante. L'idée de la conception directrice associée à un cahier des charges établi pour chaque îlot est assez novatrice. Elle procède du général au particulier en partant du projet global pour s'appliquer à chaque cas particulier, ceci en assurant la pérennité et l'équité des procédures.

En conclusion, le but recherché par notre association est atteint, même si nous aurions souhaité un plus grand nombre de projets répondant aux critères de sélection. Mais il faut savoir que le thème choisi, la densification qualitative, provoque encore la méfiance et que le mouvement, en Suisse romande ne fait que s'amorcer. Grâce à l'initiative de la ville de Neuchâtel, nous espérons que les villes romandes poursuivront cette réflexion en y faisant participer la communauté de leurs citoyens. Je remercie donc la ville de Neuchâtel, par sa conseillère communale Mme Valérie Garbani et M.Olivier Neuhaus, architecte-urbaniste communal, et membre de notre comité et les félicite pour leur participation active au projet.

Je remercie également les membres du jury, dont je ne suis aujourd'hui que le porte-parole, puisque, n'ayant pu participer aux délibérations, je me suis contenté de traduire et de résumer leurs appréciations, que vous retrouverez en version intégrale dans la plaquette. Il s'agit de :

- Mme Yvette Jaggi, présidente d'Europan
- M. Thierry Chanard, urbaniste FSU
- Jacques Dentan, journaliste spécialisé et indépendant
- M. le prof. Carl Fingerhuth, anc. urbaniste de la ville de Bâle
- M. Michel Jaques, secrétaire de l' ASPAN-SO
- M. le prof. Bruno Marchand, architecte-urbaniste
- M. Richard Quincerot, architecte
- M. Roger Ruggli, architecte- urbaniste de la ville de Lausanne.

Un grand merci, enfin à Mme Michèle Miéville et à M. Michel Jaques, chevilles ouvrières du prix.

Vevey, le 27.05.07

## **Prix ASPAN-SO 2007 - Quartier "Gare-Crêt-Taconnet" à Neuchâtel**

---

### **Allocution de M. Emmanuel Rey**

Architecte, Associé du bureau Bauart Architectes et Urbanistes SA, Neuchâtel / Berne

Recevoir un prix ou une distinction dans son domaine d'activité est toujours un moment conjuguant à la fois satisfaction et gratitude. Co-lauréat du Prix ASPAN-SO 2007, le bureau Bauart n'échappe pas à la règle et se réjouit d'autant plus que ce prix émane d'une association dont il partage l'objectif, à savoir un aménagement du territoire harmonieux entre le bâti, le non-bâti et l'environnement.

Près de 17 ans après les premières réflexions portées sur ce site à l'occasion du concours remporté pour l'implantation de l'Office fédéral de la statistique, c'est une occasion de pouvoir un instant nous détacher de nos contingences quotidiennes et de prendre conscience de la véritable mutation urbaine que connaît le quartier Gare-Crêt-Taconnet, quelque 140 ans après sa première urbanisation lors de l'arrivée du chemin de fer. Ce petit moment de recul permet de nous remémorer les multiples étapes nécessaires à un projet de densification urbaine et la diversité du travail accompli en matière d'urbanisme, d'architecture, mais aussi de concrétisation pratique - et souvent pionnière - des critères de développement durable.

Passer d'une situation de friche urbaine à ce que l'on appelle aujourd'hui un "quartier durable" ne saurait cependant se limiter à l'initiative d'un seul bureau ou d'une seule collectivité. Elle ne peut qu'être le fruit d'une collaboration - patiente, intelligente et coopérative - de multiples acteurs publics et privés, qui ont su fédérer ici leurs énergies pour surmonter, par une véritable dynamique de proje, les obstacles inhérents à une telle opération.

Au nom des associés du bureau Bauart, je profite donc de cet instant pour remercier chaleureusement les innombrables personnes qui ont, chacune à leur échelle, contribué à la concrétisation de ce projet. A défaut de pouvoir les nommer toutes, nos remerciements s'adressent en particulier :

- aux différents mandants des plans de quartier dont nous avons eu la charge, qui ont cru à la possibilité de densifier leur terrain, alors en situation de friche ferroviaire et industrielle, et su miser sur la qualité d'un projet d'ensemble plutôt que de travailler de manière éparse,
- aux différents représentants des maîtres d'ouvrage - publics et privés - qui nous ont fait confiance et ont su entretenir - malgré les changements de personnes - un remarquable esprit de coopération et de continuité,
- aux autorités et services de la Ville et de l'Etat de Neuchâtel, pour leur soutien à l'émergence d'un véritable pôle de développement stratégique et leur participation constructive aux différents processus,
- aux dizaines de collaborateurs du bureau Bauart, impliqués tant à Neuchâtel qu'à Berne dans le développement de cette opération, pour leur créativité, leur sérieux et leur engagement de tous les instants,
- aux différents bureaux d'ingénieurs et de spécialistes, qui partagent avec nous le goût d'affronter la complexité par un travail d'équipe,
- aux directions de travaux et aux entreprises de construction, qui assument la délicate tâche de concilier nos idées avec les exigences quotidiennes d'un chantier en milieu urbain.

Une pensée s'adresse également aux membres de l'association Ecoparc, dont l'enthousiasme prolonge notre initiative bien au-delà des mètres cubes construits, en promouvant régulièrement les échanges indispensables à la promotion du développement durable dans notre environnement construit.

Sans les multiples compétences qui ont pu être réunies autour de ce projet, sans les multiples efforts qui ont pu être partagés avec toute une série de relais, il aurait tout simplement été impossible de créer ce nouveau morceau de ville. Sans prétention de s'imposer comme une recette, encore moins comme un modèle, le "Quartier Gare-Crêt-Taconnet" démontre néanmoins concrètement que des démarches sont possibles pour proposer - au sein du milieu déjà bâti - des alternatives crédibles à l'étalement périurbain.

Nous formulons le vœu que cette expérience se poursuive avec le même esprit dans les années à venir et rejoigne à son échelle cette vision de la ville durable exprimée par Richard Rogers<sup>1</sup>, à savoir « une ville dense et pluricentrale, une ville où les activités se croisent, une ville écologique, une ville d'un abord facile, une ville équitable, une ville ouverte, qui n'en serait pas moins une très belle ville où l'art, l'architecture et le paysage pourraient émouvoir et satisfaire l'esprit ».

**Contact :**

**Emmanuel REY**

Architecte dipl. postgrade EPFL / SIA / FSU, Dr ès sc. appl., Associé

Bauart Architectes et Urbanistes SA

Espace de l'Europe 3a, CH-2002 Neuchâtel

T 032 / 724 24 60 - F 032 / 724 24 65 - [rey@bauart.ch](mailto:rey@bauart.ch) - [www.bauart.ch](http://www.bauart.ch)

---

<sup>1</sup> ROGERS R., *Des villes pour une petite planète*. Paris : Le Moniteur, 2000.



## **Prix ASPAN-SO 2007 – « Quartier Gare-Crêt-Taconnet à Neuchâtel »**

---

### **Allocution de M. Olivier Neuhaus**

Architecte-urbaniste communal, Neuchâtel

Mesdames, Messieurs,

Le prix ASPAN 2007 a été attribué au projet « Quartier Gare / Crêt-Taconnet » à Neuchâtel, présenté conjointement par la Ville de Neuchâtel et le bureau Bauart Architectes et Urbanistes SA au nom de l'ensemble des partenaires, maîtres d'ouvrage et mandataires ayant œuvré au développement du projet.

J'ai le plaisir de m'exprimer en qualité d'architecte-urbaniste communal mais également en tant que représentant d'un maître de l'ouvrage au nom de l'ensemble des partenaires avec qui la Ville a travaillé sur ce site.

Sur ce crêt au sommet aride fleurissait le tussilage, nommé aussi « pas-d'âne », qu'en patois local on désignait sous le vocable de « taconnet ».

L'ensemble du « Quartier Gare / Crêt-Taconnet » comprend les secteurs Crêt-Taconnet est, nord et ouest, appelés aussi projet pilote Ecoparc et Crêt-Taconnet sud, l'Espace de l'Europe, la place Gérard Bauer et la place de la Gare.

Le développement de ce quartier est l'aboutissement des décisions liées à l'accueil de l'OFS, dont la décentralisation a été décidée en 1986 déjà.

En 1998 le bâtiment principal de l'OFS se terminait. Son ancien directeur, M. Carlo Malaguerra, aimait à dire qu'il se sentait « tel un amiral de paquebot de luxe dans un océan de détritrus ».

Ces derniers ont été remplacés, au cours des dix ans qui ont suivi, par des opérations immobilières et d'aménagements d'espaces publics, toutes issues d'outils de planification de l'aménagement du territoire, de concours d'architecture et d'urbanisme. Ce processus itératif a permis de développer et garantir la qualité urbaine de ce secteur de notre ville, tout en s'adaptant au fur et à mesure aux besoins et souhaits des investisseurs et des collectivités.

L'attribution du prix par l'ASPAN-SO, qui se bat depuis des années pour une qualité de l'aménagement du territoire dans ce pays et pour une densification urbaine, représente, pour tous les acteurs de ce quartier, la reconnaissance de préoccupations défendues pour certains depuis près de 20 ans. La quatrième dimension de l'aménagement du territoire, a donc été utilisée en tant qu'alliée dans ce projet devenu réalité.

A l'heure où il est de bon ton de parler de partenariat public-privé, je crois pouvoir dire que nous en avons ici un exemple probant. Je me permettrais, à ce sujet, de citer les propos d'un partenaire de cette opération :

« Si l'architecture de notre ville fait référence aujourd'hui en Suisse romande et au-delà, c'est grâce à la constellation très positive qui s'est mise en place entre les acteurs privés et publics. En effet, la volonté que vous avez témoignée en encourageant systématiquement le

concours d'architecture et l'intérêt dont vous faites preuve face aux propositions de vos interlocuteurs ont été déterminants pour ce résultat. Signé Laurent Geninasca, architecte».

Aussi, j'aimerais adresser un grand MERCI à tous ceux qui ont « joué le jeu » de « Gare-Crêt-Taconnet City ».

Aux mandataires : Feddersen & Klostermann, architecture-urbanisme-paysage ; Bauart architectes et urbanistes SA ; Devanthéry & Lamunière architectes ; Paysagegestion architectes-paysagistes et Jean-Claude Deschamp plasticien ; Geninasca et Delefortrie SA ; Robert-E. Monnier, architecte...

Mais des projets sans maîtres de l'ouvrage restent virtuels. Ces derniers ont joué le jeu des concours d'architecture, conception directrice, plans de quartier et co-financement des espaces publics. Grâce à la volonté commune, le processus a été dynamisé et a permis de garantir la qualité des espaces bâtis et des espaces libres.

Le nombre de logements est passé de 4 à 165, représentant quelques 500 nouveaux habitants et 1000 postes de travail supplémentaires qui vivent et font vivre journallement ce quartier, auxquels s'ajoutent les usagers des prestations offertes.

Merci encore à CFF immobilier, La Poste immobilier, la Confédération helvétique (OFCL, OFS, Office fédéral des routes), Dubois Matériaux SA, MM. Ducommun et Ryser, Mme et M. Etienne, SI Crêt-Taconnet, E. Paci, SUVA SA, Helvetia assurances, la Société générale d'affichage, la Société du parking de la gare, l'Etat de Neuchâtel et la Ville de Neuchâtel d'avoir investi dans l'avenir.

Merci toujours à l'Association Ecoparc d'avoir ancré durablement ses réflexions sur ce site.

Mes remerciements également aux quatre directeurs et directrice de l'Urbanisme qui nous ont fait confiance et permis de réaliser ce quartier :  
Claude Frey, Blaise Dupont, Pierre Bonhôte et Valérie Garbani.

Et un grand hommage à Théo Waldvogel, mon prédécesseur, qui a participé à l'organisation du concours de l'OFS et au jury.

Je me permets de rappeler que les « Débats sur la ville » ont lieu chaque jour de cette semaine jusqu'à vendredi 1<sup>er</sup> juin.

Mes remerciements également à toute l'équipe qui a participé au dossier du prix de l'ASPAN et mis sur pied ces « débats sur la ville » :

- Yves Christen, président du jury
- Michèle Miéville et Michel Jaques de l'ASPAN-SO ;
- Jacques de Montmollin et Jacqueline Biedermann pour ProRegio ;
- Emmanuel Rey, co-initiateur du programme de ces journées, Bauart;
- Sylvia Kübli, cheffe de la communication de l'OFS ;
- Michel Dysli, chef de section des services d'exploitation de l'OFS ;
- Matthieu Jaccard, commissaire de la DRA 2006 ;
- Alain Guye, directeur d'Ecoparc ;
- Yvan von Allmen pour la conception graphique de l'encarté Express-Impartial ;
- Stéphane Thiébaud et Fabien Coquillat pour leurs propositions et relectures ;

- Brigitte Burgy, Claudia Turci, Silvia Almeida, Margritt Schneider et Didier Bardet pour la logistique;
- et Regula Siegenthaler pour la coordination logistique.

Mes remerciements tout particuliers à nos partenaires et sponsors qui nous ont permis d'organiser ces « Débats sur la ville » :

- **Archicad 11 (sponsor principal)**
- Association Suisse pour l'Aménagement National, Section Suisse occidentale (ASPAN-SO) ;
- Fondation ProRegio ;
- Association Ecoparc ;
- République et Canton de Neuchâtel ;
- la Ville de La Chaux-de-Fonds ;
- la Ville du Locle ;
- l'Office fédéral de la statistique (OFS) ;
- l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ;
- la Distinction romande d'architecture (DRA) ;
- la Société des ingénieurs et architectes, section neuchâteloise (SIA-NE) ;
- le Groupement des architectes neuchâtelois (GAN) ;
- l'Etablissement cantonal d'assurance et de prévention (ECAP) ;
- la Banque cantonale neuchâteloise (BCN) ;
- Birkenmeier Stein + Design ;
- Hôtel Alpes et Lac ;
- Partenaires média : l'Express – l'Impartial.

Pour conclure, merci à l'ASPAN-SO d'avoir mis en évidence que « construire la ville en ville » de manière dense et qualitative est non seulement possible mais surtout nécessaire, et, par ce prix, démontré que l'urbanisme à Neuchâtel se porte bien.

Contact :

Olivier Neuhaus

Architecte-urbaniste communal

Ville de Neuchâtel

Fbg du Lac 3

2000 Neuchâtel

032 730 65 34 - [olivier.neuhaus@ne.ch](mailto:olivier.neuhaus@ne.ch) [www.urbanisme-neuchatel.ch](http://www.urbanisme-neuchatel.ch)

## **Prix ASPAN-SO 2007 – Quartier Gare Crêt-Taconnet à Neuchâtel**

---

### **Allocution de Mme Valérie Garbani**

Conseillère communale, Directrice de l'urbanisme, Neuchâtel

\* \* \*

Monsieur le Président de l'ASPAN-SO,  
Monsieur le Maire de Delémont,  
Mesdames, Messieurs,

Au nom du Conseil communal de la Ville de Neuchâtel, j'exprime ma gratitude à toutes celles et ceux qui ont contribué à l'obtention du prix Aspan-SO 2007, en particulier car cette distinction conforte l'option politique prise par les autorités exécutives et législatives communales, à savoir celle de la planification par opposition à l'option politique consistant à s'en remettre aux lois du marché.

Dans la conscience collective, hors du cercle des urbanistes, aménagistes, architectes, la procédure peut paraître démesurément longue puisqu'elle a débuté en 1990 par le concours d'architecture organisé pour la réalisation du bâtiment de l'OFS et qu'elle n'est pas terminée attendu que ce quartier verra encore l'implantation de deux bâtiments, le Transeurope des CFF et la Haute Ecole de Gestion et le Conservatoire de musique de l'Etat de Neuchâtel. Il n'en demeure pas moins que le plan directeur communal de 1994, la révision du plan d'aménagement de 1998, l'élaboration de trois plans de quartier en 1999 et la réalisation de concours, sont les outils grâce auxquels nous sommes particulièrement satisfaits du développement de ce secteur de la gare et nous espérons que la remise du prix Aspan permettra de mieux faire comprendre le rôle déterminant de ces outils, qui ne constituent aucunement des freins au développement et à l'amélioration de la qualité de la vie dans les quartiers mais bien au contraire un gage de succès dans la recherche de la satisfaction de l'intérêt général.

Force est en effet de constater que, dans notre époque de l'immédiateté, convaincre qu'il est pertinent de procéder par réalisations progressives, dans un esprit de concertation et de partenariat, en agissant par transdisciplinarité n'est pas toujours exercice aisé et réussi. Convaincre, tant les politiques que la population, qu'il est plus judicieux, pour construire harmonieusement la ville, de se laisser le temps de la réflexion. Convaincre qu'il est plus pertinent de laisser quelques temps un terrain en friche, plutôt que de se laisser séduire par la rapidité de réalisation d'un projet « clef en mains » proposé par des investisseurs au bénéfice d'importants capitaux financiers, ne relève pas encore de l'évidence.

La remise du prix Aspan 2007 est la reconnaissance d'une politique d'aménagement du territoire élaborée en amont, dont le contenu a été repensé à chaque stade des divers processus, dont chaque projet a été accompagné du développement d'outils de planification, soit la reconnaissance d'une politique proactive. Le secteur Gare Crêt-Taconnet prouve, si besoin est, qu'une politique corrective, réactive par des tentatives d'améliorer un développement non anticipé du quartier par le biais des règles sur la police des constructions n'aurait pas abouti à cet admirable résultat.

Je m'associe aux remerciements énoncés par les précédents intervenants et ne puis que vous inviter à poursuivre la réflexion amorcée il y a 17 ans en assistant nombreuses et nombreux aux quatre débats sur la ville.



Delémont  
european energy award



**DELEMONT  
PRIX WAKKER 2006**

PRIX DE L'ASPAN-SO 2007 "VILLE COMPACTE ET QUALITE DE L'ESPACE URBAIN"

***Densification, redynamisation et amélioration de la qualité du centre urbain  
Un instrument original, le cahier des charges  
mis en œuvre au travers d'une nouvelle mission, l'aide au projet***

Dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL), qui a été engagée en 1991 avec la collaboration du Bureau Urbaplan et de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT), un des enjeux majeurs était de mettre en place une nouvelle politique et des instruments efficaces permettant d'assurer une meilleure gestion des terrains disponibles, en particulier ceux offrant des opportunités de développement au centre-ville, entre les deux pôles principaux de Delémont : la Gare et la Vieille Ville. Le dernier Plan d'aménagement local, qui datait de 1981, posait un certain nombre de problèmes auxquels les autorités communales ne pouvaient plus faire face, notamment : une réglementation uniforme sur tout le secteur du centre-ville, qui ne permettait pas de valoriser les îlots et les parcelles offrant des opportunités de développement; une procédure de plan spécial complexe, longue et peu dynamique qui empêchait le développement de projets importants.

En 1991, le Conseil communal a lancé une réflexion globale afin de permettre, d'une part, de renforcer le développement urbain sur l'axe reliant la Gare et la Vieille Ville et, d'autre part, de revoir la réglementation sur le périmètre du Centre-gare en particulier. L'enjeu était clairement de permettre au "cœur" de la ville de favoriser sa restructuration et de dynamiser le développement des constructions et des activités en général (habitat, commerces, loisirs, etc.). En 1993, le Conseil de Ville (législatif) a ainsi adopté la Conception directrice du plan d'aménagement local avec, pour objectif principal, de simplifier les procédures de construction par une nouvelle réglementation garante d'un développement urbain de qualité.

Le Conseil communal a ainsi décidé de mettre en place une nouvelle approche permettant d'anticiper les travaux de planification au travers de l'élaboration de plans par îlot – les cahiers des charges. La nouvelle politique mise en place poursuit ainsi les objectifs suivants : **simplifier la réglementation**, pour consacrer l'énergie de la collectivité et de ses services aux dossiers qui présentent des enjeux stratégiques pour le développement de la ville; **redonner plus de liberté de création aux architectes** qui ont pour mission d'élaborer des projets bien adaptés et fonctionnels; **assouplir les procédures en rendant superflue l'étape du plan spécial** dans la plupart des cas.

Un plan d'ensemble a été élaboré pour le périmètre du Centre-gare qui a ensuite permis de procéder à une analyse détaillée des possibilités de bâtir sur chaque parcelle. Pour chaque îlot, un cahier des charges a été mis au point dont les règles principales (notamment l'affectation du sol, l'indice d'utilisation, les hauteurs, etc.) ont été légalisées dans le nouveau plan de zones et le règlement communal sur les constructions. Dans la procédure proposée, l'étape du plan spécial devient ainsi caduque pour tous les projets qui s'inscrivent dans les orientations définies par le plan d'ensemble et qui respectent les éléments principaux du cahier des charges.

Dans ce contexte, la Conception directrice du PAL, adoptée par le législatif communal, fixe clairement les **objectifs à atteindre afin d'assurer une insertion urbaine de qualité, dans un centre densifié**, des différents projets de construction, à savoir : ralentir la tendance à la tertiarisation et augmenter la part de logement; renforcer la diversité des activités; maintenir les commerces de détail dans les quartiers de la Gare et de la Vieille Ville et, en conséquence, ne pas

autoriser des implantations commerciales en périphérie; valoriser les espaces publics, en tant que prolongement des surfaces "privées" inscrites dans les projets de construction; assurer un déplacement aisé et rapide de tous les modes de transport en accordant une place plus importante à la mobilité douce.

L'enjeu principal des objectifs politiques décrits ci-dessus est d'améliorer la qualité de vie en général, tant par la valorisation des espaces publics que par l'amélioration des relations entre l'espace bâti et la rue.

Dans le cadre de l'analyse détaillée des différents îlots et de l'élaboration des cahiers des charges, l'implémentation de ces objectifs politiques s'est traduite au travers d'**esquisses** qui ont permis de consolider les **principes** suivants : assurer la mixité de fonction, en fixant notamment une part minimale de surface brute de plancher réservé à l'habitation; veiller à la continuité effective du bâti et maintenir les fronts de rue afin de donner une image cohérente du centre; encourager l'implantation d'activités à caractère central, à savoir des commerces tels que Migros, des activités de service et des logements (complexe de la Banque cantonale – SUVA) ou encore des équipements publics (siège administratif HES-SO); revoir l'affectation de l'espace-rue en tirant profit des effets de délestage produits par la nouvelle Route de distribution urbaine (RDU) mise en service en 1999 ; mettre en valeur les cours d'eau et favoriser leur réappropriation par le public en général; favoriser le développement de l'arborisation et la mise en place d'espaces verts (alignements d'arbres, jardins publics, parcs de poche, etc.); créer des zones à trafic réduit et encourager la mobilité douce par l'amélioration des itinéraires piétonniers et cyclables.

Le leitmotiv de toute l'opération est de donner une nouvelle mission aux autorités et aux services de la Ville de Delémont, chargés de la mise en œuvre du PAL : "L'aide au projet, au service du développement durable". Cette orientation, qui s'est mise en place depuis 1997, a été étroitement liée à la volonté de **simplifier la réglementation**, au travers des cahiers des charges, afin de **permettre à la collectivité de consacrer toute son énergie aux dossiers qui présentent des enjeux stratégiques et aux intérêts publics à défendre en priorité**. Cette approche a notamment permis de délivrer les permis de construire des projets Migros (plus de 30 millions d'investissement) et HES-SO dans des délais particulièrement courts de 60 jours environ.

Le but de cette nouvelle approche est de **donner une place prépondérante à la discussion et à la négociation** en cherchant notamment à mettre en œuvre les objectifs suivants : faire mieux connaître les intentions de la collectivité, au travers d'une politique d'information claire, transparente, basée sur des supports facilement compréhensibles : les cahiers des charges; prendre l'initiative de la négociation et de la recherche de solutions afin d'anticiper les demandes, les besoins et les problèmes : au travers du cahier des charges, une discussion peut facilement s'engager, sur des règles simples, sans que toutes les mesures de construction ne soient définies et figées, en détail, à l'avance; montrer l'exemple lorsque la collectivité agit en tant que maître d'ouvrage, ce que Delémont a largement fait au travers des dernières années et qui a permis d'obtenir une reconnaissance importante, le Prix Wakker 2006.

Dans ce contexte, deux éléments sont essentiels à la réalisation de l'opération visant à augmenter la densité tout en préservant la qualité : d'une part, une **volonté politique forte**, qui utilise le plan directeur comme instrument de navigation et qui garde un cap bien défini; d'autre part, des **compétences professionnelles élevées**, non seulement dans les domaines techniques mais aussi et surtout pour tout ce qui touche aux questions propres à la **communication**, à la **participation** et à la **négociation**.

SERVICE DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le chef de service : Hubert Jaquier, urbaniste communal

[hubert.jaquier@delemont.ch](mailto:hubert.jaquier@delemont.ch) tel 032 421 92 92

## **PRIX ASPAN-SO 2007 « Construire la ville en ville » par Bruno Marchand**

Professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Depuis une dizaine d'années, on assiste à un regain d'intérêt pour la densité du bâti. Tout d'abord, dans l'esprit du développement durable, il a été admis qu'un des moyens fondamentaux d'atteindre des utilisations mesurées du sol consiste à employer des densités élevées ; ensuite, avec la nécessité de limiter l'étalement du bâti, s'est développée la revalorisation du concept d'urbanité comprenant l'idée de « construire la ville en ville ».

Cette démarche – « construire la ville en ville » - demande néanmoins un éclaircissement préalable. Car il ne s'agit plus d'adhérer à une politique de substitution et de *tabula rasa* – la ville nouvelle prend place sur la ville ancienne (Le Corbusier, la Ville radieuse) – mais de promouvoir une logique de continuité et d'innovation. Une logique qu'on retrouve dans plusieurs exemples historiques, dans le renouvellement des monuments de la Rome antique, dans l'occupation des arènes d'Arles et Palais du Dioclétien à Split, enfin, dans les densifications successives de la ville de Berne.

De nos jours, « construire la ville en ville » ne se fait pourtant pas sans problèmes, notamment à cause des multiples contraintes auxquelles cette notion elle est soumise : configuration complexe des terrains situés en plus dans des secteurs exposés à des nuisances sonores (et autres), présence d'habitants peu enclins aux changements, friches industrielles polluées, mauvais réglage des seuils de privacité et de l'apport de lumière naturelle dans le logement collectif dense – la densité étant un terme encore trop souvent associé aux conditions misérables de la Révolution industrielle, au « bétonnage » des trente glorieuses ou tout simplement à la spéculation foncière.

Et pourtant. Malgré ces difficultés, il nous faut admettre que « construire la ville en ville » peut être, selon un point de vue renversé, synonyme de mutations positives assurant une qualité de vie. Selon le point de vue de la continuité et d'innovation déjà évoqué, il peut inspirer d'autres attitudes patrimoniales, l'expérimentation de nouvelles formes urbaines, la promotion d'autres types d'espaces publics, plus ludiques, la recherche de nouvelles formes de mixage d'activités, enfin des typologies bâties, à la fois « vertes » et denses.

Lausanne, le 21 mai 2007

## **Les outils : les cahiers des charges et les nouveaux instruments**

Fred Wenger, Urbaplan

Le territoire est géré sur la base des instruments que sont les plans d'occupation des sols et les règles qui leur sont liées. Ces instruments nous sont très familiers. Sujets de débats fort disputés et de sanctions étatiques politiquement lourdes, ils apparaissent parfois, aux yeux du public, porteurs de leur propre finalité. Pourtant, le rôle de ces instruments c'est d'abord de soutenir un projet d'un côté et une politique d'action de l'autre, avant de contractualiser des relations entre acteurs publics et privés qui interviennent sur un territoire ou sur un espace.

Les cahiers des charges mis en place dans le cadre du Plan directeur de Delémont et de la révision du Plan d'aménagement communal sont eux aussi les instruments d'un projet. Mais ils sont aussi une réponse à un contexte de fortes mutations politiques, économiques et sociales qui caractérisent le milieu des années 90.

Ces mutations ont contraint en quelques années les professionnels à se repositionner et à renouveler leurs pratiques, s'ouvrir à un urbanisme plus stratégique pour rechercher les opportunités de projet, étendre leurs savoirs pour participer aux montages de ces projets et aux partenariats, et enfin rénover les instruments de régulation pour faire face aux exigences de flexibilité et à l'incertitude.

Dans un commentaire à posteriori des dispositifs delémontains, un regard sur ces bouleversements, qui ont d'abord menacé le métier des urbanistes avant d'être une source de renouvellement du champ d'activité de la profession, permet de mieux cerner ce que sont devenu aujourd'hui les enjeux de l'action sur l'urbain, et de nous interroger sur l'avenir.

Lausanne, le 25 mai 2007

### **« Planification urbaine et visions d'avenir »**

Résumé de l'intervention de Pierre Feddersen, architecte-urbaniste  
Feddersen & Klostermann, Zurich

Tous les scénarios de développement territorial le démontrent: l'avenir est aux villes. Villes en réseaux, villes-agglomérations, villes-métropoles... «die Welt wird Stadt» est un slogan souvent cité. En 1900, 10% de la population mondiale vivaient «en ville», aujourd'hui ce sont 50%. D'ici à 2025, le nombre de citadins pourrait atteindre 5 milliards d'individus.

La Suisse aussi devient urbaine, inévitablement: selon les spécialistes, elle se décline en grandes régions métropolitaines (Zurich – Bâle – Arc lémanique), en agglomérations urbaines, en réseaux de villes. L'enjeu majeur est d'organiser un territoire cohérent et convivial, selon les principes du développement durable: éviter l'étalement urbain, contenir l'urbanisation diffuse, densifier les sites déjà bâtis, concentrer le développement sur les lieux bien desservis, réorganiser les périphéries, requalifier les banlieues.

Le scénario préconisé par l'Office fédéral du développement territorial est de limiter la consommation de surface de construction par habitant à 400 m<sup>2</sup> d'ici 2030 (par rapport à la tendance qui est de 436 m<sup>2</sup>). Un tel effort, à l'échelle de la Suisse, permettrait de sauvegarder 30'000 ha de l'urbanisation, ce qui représente la surface du canton de Schaffhouse.

Complexité, imprévisibilité, multiplication d'acteurs, tendances contradictoires, globalisation, bouleversement climatique, clivage entre riches et pauvres, insécurités, moyens de communication et de diffusion de plus en plus rapides: voici quelques traits de caractère de notre époque.

Nous devons passer d'un urbanisme statique, ou tout paraissait être bien en place, réglé et ordonné, selon un schéma préétabli et bien rodé (plan directeur – plan des zones – règlement d'aménagement – plan de quartier – projet), à un urbanisme dynamique ou tout va très vite, plus rien n'est fixe, tout est mobile, rapide et remis en question (mal esquissé, un projet devrait déjà être construit - impatience des investisseurs). On ne peut plus gérer la ville qu'avec un plan de zones et un budget de fonctionnement. La ville est devenue une entreprise qui doit être dirigée.

Le projet de ville est aujourd'hui non seulement un projet spatial, mais aussi un projet de société, un projet économique, un projet environnemental et énergétique, un projet de management urbain, de communication et d'image. Chaque ville s'affiche, se met en scène: une grande concurrence existe entre elles.

La tâche est complexe, fastidieuse et exige beaucoup de talent, de persévérance et surtout de l'innovation dans les pratiques de l'aménagement du territoire. Il faut être inventif, trouver de nouvelles pistes aussi bien dans la gouvernance que dans les instruments d'aménagement. Quant à la conception spatiale, qui est de plus en plus oubliée, faute d'intérêt, de savoir-faire, de temps et de moyens, elle prend tout son sens, surtout quand il s'agit de réfléchir à de nouvelles idées, d'esquisser des visions d'avenir et de proposer de nouveaux concepts.

Les thèmes connus, préoccupations récurrentes des villes, réalisés avec plus ou moins de succès sont

- la reconversion de friches ferroviaires, industrielles et militaires,

- la densification des sites stratégiques, bien desservis par les transports publics (le quartier Gare / Crêt-Taconnet à Neuchâtel est un des exemples les plus éloquentes en Suisse),
- la requalification des espaces publics et leur mise en réseau pour constituer un maillage dense et convivial de mobilité douce,
- le développement des transports publics en coordination avec l'urbanisation,
- la construction de logements familiaux au centre ville,
- la densification des quartiers pavillonnaires (zones de villas),
- la renaissance de la maison tour et son intégration dans le tissu urbain,
- la recomposition des périphéries urbaines.

Quelques thèmes nouveaux de conception spatiale surgissent et vont certainement nous préoccuper dans le futur et façonner une nouvelle image de nos villes:

- la déclassification et la domestication des grandes infrastructures routières, jadis en périphérie, aujourd'hui en pleine agglomération urbaine,
- le positionnement des grands générateurs de trafic (centres commerciaux, stades, multiplexes) et leurs liens fonctionnels avec l'ensemble de l'agglomération et la ville-centre,
- la différenciation et la requalification des zones industrielles selon une spécificité bien déterminée,
- l'ouverture des sites d'activités à de nouvelles affectations urbaine, voire à de l'habitat, et leur recomposition dans le tissu urbain environnant,
- l'introduction de zones à grande valeur ajoutée, sur des sites prestigieux, réservées pour des institutions, des entreprises ou des instituts de pointe (les perles du développement économique),
- la composition des nouveaux grands parcs d'agglomération dans les interstices non bâtis, les surfaces résiduelles et non cultivables autour des villes,
- la définition d'une agriculture urbaine sur les champs et cultures qui jouxtent les quartiers urbains et qui pourraient être mis à disposition du citoyen,
- la définition d'une forêt urbaine, ces bouts de zones forestières sans valeur écologique, coincées entre ville et autoroute, pourraient accueillir un nouveau type de constructions,
- la prise en compte des crues toujours plus importantes, la recomposition des quartiers en bordure des rivières et l'aménagement des quais face au lac,
- la création sur le lac de jetées construites, centres d'animation urbaine, à des endroits choisis, p.ex. en lieu et place d'anciens sites industriels,
- l'installation d'éoliennes et de panneaux solaires aussi dans les paysages urbains,
- l'introduction d'un marketing urbain, non pas uniquement pour les villes, mais aussi à l'échelle des agglomérations et des régions en pleine croissance,
- l'application d'une planification ouverte et participative (planification test, études parallèles, projets alternatifs ou contradictoires),
- etc.

La liste est loin d'être exhaustive. Suivant la spécificité du lieu et des sensibilités locales, chaque thème doit être adapté, redéfini et traité avec doigté. Forger l'image de la «Suisse urbaine» est un devoir commun, entre élus et spécialistes. Construire la «Suisse urbaine» est le défi du 21ème siècle.